

立法會環境事務委員會
研究電動車發展相關事宜小組委員會

綜合回應

就團體代表及個別人士向研究電動車發展相關事宜小組委員會所提交的書面意見¹，政府現提供綜合回應於附件。

環境局/環境保護署
2020年7月

¹ 立法會 CB(1)664/19-20(01)、CB(1)664/19-20(02)、CB(1)664/19-20(03)、CB(1)726/19-20(01)、CB(1)726/19-20(02)、CB(1)726/19-20(03)、CB(1)726/19-20(04)、CB(1)726/19-20(05)、CB(1)726/19-20(06)、CB(1)726/19-20(07)、CB(1)732/19-20(01)、CB(1)749/19-20(01)、CB(1)757/19-20(01)、CB(1)831/19-20(01)及 CB(1)850/19-20(01)號文件。

研究電動車發展相關事宜小組委員會
政府就團體代表及個別人士提交的書面意見的綜合回應

相關意見摘要	政府回應
1. 推廣電動車及低碳交通生活的政策及目標	
<p>1.1. 應訂立淘汰/停售燃油汽車時間表、電動車比例階段性目標及無廢氣排放願景，以推動電動車整體藍圖規劃。</p> <p>1.2. 應要求汽車生產商達到政府訂立的零排放車輛銷售目標。</p> <p>1.3. 應考慮發展氫能車。</p> <p>1.4. 應控制車輛增長，鼓勵步行和以單車代步，並推廣低碳交通生活。</p>	<p>在推廣使用電動車方面，政府正積極籌備更新《清新空氣藍圖》並制定電動車普及化路線圖，當中會進一步探討有關改善空氣質素的措施，及推廣使用電動車的政策目標及計劃，包括研究制訂禁售燃油車的方向及路線圖。初步估計，工作會於2021年上半年完成。</p> <p>政府一直密切關注新能源車輛在國際間的發展。除電動車以外，政府對引入其他新能源車輛（例如氫燃料電池車）持開放態度。</p> <p>然而，相比一些內地或其他地方的城市，香港高密度的市區環境缺乏足夠的適當地點提供必要的基建設施（包括充氫站及儲存設施），或會令推廣氫燃料汽車帶來很大限制。觀乎近年在韓國、美國和挪威等地方的氫能設施（如製氫廠、充氫站及儲存設施）均曾發生事故，氫能設施的安全性是一個重要的考慮因素。</p> <p>此外，政府致力推動「香港好·易行」和在新市鎮及新發展區締造「單車友善環境」，進一步減低交通運輸所產生的碳排放量，應對氣候變化。單車和步行，</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>都是理想的短途低碳出行模式，連接「首程」及「尾程」，減少市民需要乘坐機動交通工具的需要。</p> <p>政府一直密切監察私家車的增長速度和數量，過去亦曾實施財政措施以控制汽車增長，包括調整車輛的首次登記稅及每年牌照費。儘管近月領牌私家車的按年增長率緩和至 2.0% 以下，政府會繼續密切留意情況，並因應道路擠塞程度、汽車增長趨勢、公共交通服務配套和駕駛人士的負擔能力等因素，適時考慮相應的措施。</p>
2. 推廣使用電動車	
首次登記稅寬減及其他經濟誘因	
<p>2.1. 應延長「一換一」計劃，以鼓勵更多車主轉用電動車。</p> <p>2.2. 應繼續推行「一換一」計劃並收緊稅務優惠。</p> <p>2.3. 應增加及延長電動車首次登記稅寬減，以及增加其他經濟誘因，如保險補助，鼓勵私家車買家選擇電動私家車。</p> <p>2.4. 應落實各項交通政策和措施，包括徵收擠</p>	<p>政府現時為電動私家車提供首次登記稅寬減上限為 97,500 元；而在「一換一」計劃下，購買電動私家車人士在拆毀及取消登記其合資格的舊私家車後，為一輛新電動私家車作首次登記時，可獲較高的首次登記稅寬減，上限為 25 萬元。除了首次登記稅的寬減外，電動私家車每年的車輛牌照費遠低於傳統私家車，它們使用電力的費用亦比傳統私家車的燃料費用便宜。</p> <p>隨著電動私家車技術已經漸趨成熟，市面上逐漸出現技術較為成熟及續航力高的電動私家車，價格漸漸與傳統燃油私家車靠近。然而電動私家車普及必須要大量大眾化價格型號的供應，全數豁免電動車繳付首次登記稅的政策卻是傾</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>塞費；為電動車車主提供道路收費減免；政府隧道向電動車提供特惠收費等。</p>	<p>斜向高價電動私家車，不利普及型號的發展。有見及此，政府於 2017 年和 2018 年檢討電動車的首次登記稅寬免安排，設立上限和引入「一換一」計劃，以確保有關政策不會傾斜高價電動私家車，和平衡私家車數目上升。</p> <p>如上文回應（1）所提及，政府正積極籌備更新《清新空氣藍圖》並制定電動車普及化路線圖，當中會進一步探討有關推廣使用電動車的 policy 目標及計劃，包括研究制訂禁售燃油車的方向及路線圖，以及檢視上述首次登記稅寬減的安排。完成相關工作後，我們會盡早公布有關結果及未來路向。我們暫時未有計劃增加其他財政誘因。</p> <p>至於隧道、橋樑或道路收費，乃出於交通管理的考量，通過收費以調節交通流量，紓緩交通擠塞，利便市民出行。按照上述理念，政府現時沒有計劃為電動車提供隧道、橋樑或道路收費減免或推出特別的交通管理措施。</p>
<p>推廣商用電動車</p>	
<p>2.5. 應推廣使用商用電動車，紓緩路邊空氣污染問題。</p>	<p>政府自 1994 年至今全數豁免電動商用車輛的首次登記稅以鼓勵車主購買電動商用車及推動其發展。此外，企業購買電動車輛的有關資本開支可在第一年獲全數扣減利得稅。政府亦透過綠色運輸試驗基金，鼓勵運輸業界試驗綠色創新運輸技術。</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>2.6. 建議放寬對電動商用車的重量限制，以便引入更適合本地商業運作的電動車。</p>	<p>政府一向歡迎業界引入適合本港環境使用的電動商用車。截至 2020 年 5 月，有 122 款電動車型號已獲得批准在香港登記使用，其中 32 款為商用車輛，包括來自歐洲、日本及內地品牌的輕型貨車、巴士、小巴及的士。</p> <p>因應本港路面環境及道路設計，運輸署按《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）對不同種類車輛的最高車輛總重作出規限，以保障道路結構及運作安全。最高車輛總重規限並沒有按有關車輛是否電動車而作出區分。由於放寬車輛總重規限涉及道路結構及運作安全等考慮，政府必須小心處理。在現行法例下，如果任何道路使用者因個別特殊情況需要使用超重的車輛，運輸署可就個別個案作特別考慮，並在不影響其他道路使用者及道路結構安全的情況下考慮豁免此規限。</p> <p>與此同時，政府已修訂法例放寬小巴的車輛總重規限至 8.5 公噸，讓業界可選擇更多小巴型號（包括電動小巴），以配合及促進行業發展需要。新規定已於本年 7 月 5 日生效。</p>
推廣電動公共運輸車輛	
<p>2.7. 應推動電動公交車，包括推廣使用雙層電動巴士、電動公共小巴及電動的士。</p>	<p><u>電動專營巴士</u></p> <p>在全港使用電動專營巴士的可行性很大程度上取決於電動巴士的技術成熟程度、價格及在港的適用性等。在大規模引入電動巴士前，我們必須事前測試以</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>2.8. 應完善充電網絡，以便利電動商用車，尤其電動公共交通工具的應用。</p> <p>2.9. 建議電動巴士及電動公共小巴採用地面自動無線充電技術取代充電模式以降低成本。</p>	<p>證明其技術能切合本地環境及公共運輸業界的實際營運模式。</p> <p>截至 2019 年年底，本港約有 6 200 輛已領牌專營巴士，當中 95% 屬雙層，其餘屬單層。現時雙層電動巴士的技術仍有待發展，國際上可供使用型號仍極少。而現時已有香港以外的地方使用單層電動巴士，但在港運作的適用程度仍有待進一步測試。</p> <p>我們正全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士（包括 28 輛電池電動巴士和八輛超級電容巴士和相關充電設施），在多條路線試驗行駛，以全面測試它們在本地環境下的運作表現。我們會監察電動巴士在試驗中的表現，並收集和分析試驗數據。待試驗全部完成後，政府會考慮如何在顧及專營巴士公司及乘客的負擔能力下，推動專營巴士公司使用更多電動巴士。</p> <p>充電設施方面，我們正與專營巴士公司合作於巴士總站安裝新的充電設施，以便為試驗中的單層電池電動巴士在日間補充電力，提升續航力應付全日營運，並測試日間充電模式能否配合本地頻密的行車班次。</p> <p><u>電動公共小巴</u></p> <p>政府已預留 8,000 萬元推行電動公共小型巴士試驗計劃，資助約 40 輛電動公共小巴（小巴）於不同路線進行約 12 個月</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>的試驗，當中希望會試用不同供應商的電動公共小巴及充電設施，以測試在本地環境下的運作及比較不同產品的表現。初步而言，計劃會以綠色專線公共小巴為主要參與者，因為它們的路線較短，對續航力及充電功率的要求相對較低，適合作為試驗之用。加上它們行走固定路線，只需在固定的小巴總站、公共交通交匯處或其他預定位置安裝充電設施，便可支持其日常運作。</p> <p>政府已於 2019 年 3 月委託顧問研究推動試驗計劃，包括制定適合香港環境使用的電動公共小巴及其充電設施的基本技術要求和規格，及研究適合參加試驗計劃的公共小巴路線和諮詢公共小巴業界對參與試驗計劃及使用電動公共小巴的意欲。顧問研究預計於 2020 年下半年完成，我們會參考研究報告的建議及業界的意見，決定試驗的路線。由於製造商研發及製造電動公共小巴及相關的充電設施需時，我們預計試驗計劃可於 2023 年年中開始。</p> <p>我們在運輸署和兩間電力公司的協助下現正尋找具潛力的地方作為電動公共小巴的充電網絡，包括小巴總站、公共交通交匯處和其他合適地點以安裝快速充電設施，為稍後開展的電動公共小巴試驗計劃作準備。</p> <p><u>電動的士</u> 的士在一般的營運模式下，每天行駛超</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>過 20 小時及 500 公里。在本港推行電動的士需要有合適的電動車和建立一個快速充電網絡，讓司機可適時為電動的士充電。政府已於 2019 年 10 月聘請顧問在全港各區為設立公共快速充電站尋找合適選址，亦會繼續鼓勵供應商引入適合本地的士使用的電動車型號。據我們了解，有部份的士營運者亦開始物色符合本地的士營運需求的電動車，為將來試驗電動的士作準備。</p> <p>至於地面自動無線充電技術，根據外國經驗，其成本高昂，暫時不適合應用於香港的公共交通工具。</p>
3. 電動車充電設施	
現有私人住宅停車場	
<p>3.1. 應盡量簡化 20 億元充電基礎設施先導資助計劃的申請程序，並向申請者提供技術支援，解決安裝工程牽涉的問題。</p>	<p>政府正籌備於 2020 年下半年推出 20 億元私人屋苑充電基礎設施先導資助計劃，資助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施，使個別停車位的業主可在未來根據個人需要安裝充電器。預計先導計劃會於約 3 年內涵蓋約 60 000 個私人停車位。</p> <p>由於先導計劃涉及多個部門在不同範疇的合作，包括物業管理、土地契約、樓宇改建、消防安全、技術問題、招標、合約管理等，我們成立了成員包括環境保護署（環保署）、發展局、屋宇署、機電工程署（機電署）、消防處、民政事務總署、房屋署、地政總署及規劃署代表的跨部門工作小組，就包括申請程序</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>及安裝技術等範疇提供意見，以完善計劃的執行細節。</p>
<p>3.2. 政府應加強跟大廈管理處和業主立案法團的溝通，鼓勵大廈安裝電動車充電器，讓業主立案法團更正面地看待安裝工程，並提供更多誘因和援助。</p> <p>3.3. 應推動管理公司或業主立案法團安裝供電管理系統及中央監察系統，透過共享充電模式，提升電動車充電器的使用效率。</p>	<p>為鼓勵現有私人屋苑安裝電動車充電設施，環保署於 2019 年期間舉辦了 13 次工作坊或簡介會，鼓勵業主立案法團、業主委員會和物業管理公司支持在現有樓宇裝設電動車充電設施。</p> <p>於今年下半年推出 20 億元先導資助計劃時，環保署會安排簡介會，向業主立案法團、物業管理公司及公眾介紹先導計劃的細節，鼓勵他們支持和參與計劃。</p> <p>另外，環保署亦計劃派員到屋苑向業主、業主立案法團、業主委員會和物業管理公司介紹先導資助計劃，解釋為停車場安裝充電設施會帶來包括改善空氣質素等的好處，解答參與計劃的問題及協助提交申請。</p> <p>政府會繼續加強與大廈業主、業主立案法團、業主委員會和物業管理公司在裝設電動車充電設施方面的溝通、宣傳、教育和提供技術協助。</p> <p>為提升充電基礎設施的使用效率，我們會研究要求於先導資助計劃下安裝的充電基礎設施的設計可以利用電力分配管理，以有限的電力供應為最多的停車位提供電力為電動車充電。</p>
<p>新建樓宇停車場</p>	

相關意見摘要	政府回應
<p>3.4. 應修訂《香港規劃標準與準則》，訂立公共充電器的數量目標及電力功率標準。</p> <p>3.5. 雖然政府於 2011 年起透過收緊提供新建私人樓宇樓面面積的寬免，鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場配備可為電動車提供充電裝置的基礎條件。但這些基礎條件是十分寬鬆的要求，當中無指明充電器的制式，更未有要求發展商必須開放充電器供車主使用。</p>	<p>環保署現正更新有關電動車充電的指引和《香港規劃標準與準則》內有關電動車充電設施的指引，建議新安裝的電動車充電設施由標準充電器轉為中速充電器，以配合電動車與其充電技術的最新發展及實際需要。</p> <p>政府於 2011 年 4 月起已透過收緊提供新建私人樓宇樓面面積的寬免，鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場安裝電動車充電基礎設施（包括充足的電力供應、所有泊位預設電纜及管道等）。這政策有助避免日後電動車增加時，停車場的業主會因為電力供應或鋪設電線及管道等限制而不能安裝電動車充電器。</p> <p>然而，政府修訂時亦需注意現時電動車的數量，避免現階段安裝過多充電設施所造成的浪費。如上所述，絕大部分的新建樓宇的私人停車場已安裝電動車充電基礎設施，電動車車主如有需要可自行安裝充電器。</p>
房委會停車場	
<p>3.6. 房委會應盡快提升基礎設施，大規模安裝中速及快速公共電動車充電器。</p>	<p>房委會在公營房屋發展項目中提供停車場設施，主要目的是供有關屋邨/屋苑住戶及他們的訪客停泊車輛之用。為配合政府提倡廣泛使用電動車輛的政策，房委會自 2011 年起與電力公司合作，在房委會現有停車場的部分時租泊車位提供電動車輛充電器（包括標準，中速和快速充電器），並會視乎需求和技術可行性，在現有停車場的月租泊車位提供標</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>準充電器。此外，房委會在新建公營房屋發展項目的停車場，亦會按現行的《香港規劃標準與準則》(《準則》)的建議安裝電動車輛標準充電設施。</p> <p>截至 2020 年 3 月底，房委會轄下停車場已在合共約 250 個時租車位及約 830 個月租車位安裝電動車輛充電器。現時停泊於房委會轄下停車場的電動車輛為數不多，部分已安裝電動車輛充電器的月租車位仍未有電動車輛使用者承租。</p> <p>自 2019 年年中開始，為進一步配合政府推廣使用電動車輛的措施，房委會展開了一項可行性研究，視乎各現有停車場的電力負荷，在部分時租泊車位加裝中速充電器。目前，房委會轄下停車場合共約有 40 個中速或快速充電器。為善用資源，房委會會視乎該些充電器的使用情況，考慮逐步增加中速充電器的數目。</p>
<p>3.7. 居屋每年重新分配車位使用權的安排，令電動車車主未能確保可繼續使用已自費安裝充電器的泊車位；中長期而言，電動車車主應獲優先續租已安裝充電器的車位。</p> <p>3.8. 建議開放配備充電器的閒置時租車位讓電動車車主於晚間無時租</p>	<p>正如以上 3.6 項的回應所述，截至 2020 年 3 月底，房委會轄下停車場已在合共約 250 個時租泊車位及約 830 個月租泊車位安裝電動車輛充電器。</p> <p>就月租泊車位而言，電動車輛租戶除繳付月租收費外，亦須自行向電力公司申請安裝電錶及繳付電費。現時租用房委會轄下停車場月租泊車位的電動車輛為數不多。由於房委會轄下泊車位需求殷切，泊車位使用者亦以非電動車輛為主。基於公平分配的原則，房委會未能</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>車使用時停泊充電。</p>	<p>讓電動車輛使用者優先租用月租泊車位。房委會會持續檢視泊車位的使用情況，按實際情況作出適切安排。</p> <p>至於房委會轄下停車場的時租泊車位，全日供有關屋邨/屋苑訪客使用。電動車輛駕駛者在設有電動車輛充電器的時租泊車位充電時可獲供電而不會被徵收時租收費以外的額外費用。房委會亦為電動車輛提供充電期間最多兩小時免費泊車，有關安排每年檢討。</p>
政府停車場	
<p>3.9. 應將慢速充電器提升至中速及快速，並大幅增加公共充電設施。</p>	<p>就電動私家車的充電安排，政府的政策方針是車主應在其居所、辦公室或其他適當場所，為其車輛作日常充電；而公共充電網絡主要是輔助設施，在電動車車主駕駛途中偶有需要時為其電動車補充電力，它們並非亦不能替代日常充電的設施。</p> <p>為了滿足因電動私家車的持續增長而產生的補充電力需求，政府自 2016 年至 2018 年間已把安裝於運輸署及政府產業署公共停車場內的 370 個標準充電器升級為中速充電器。除了 61 個位於會拆卸的運輸署停車場內，以及 94 個同時兼備標準及中速功能的充電器外，運輸署及政府產業署開放予公眾使用的停車場的標準充電器已提升為中速充電器。</p> <p>香港地方細小，私家車一般每天只行駛數十公里。中速充電器在一小時內為電</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>動車補充的電力可讓其多行駛最少 30 公里，已可滿足電動車在偶有需要時補充電力。因此，政府日後在其停車場增設電動車充電設施時，會以中速充電器為主。</p> <p>此外，現時在運輸署及政府產業署轄下已裝有充電器停車場內開放給公眾使用的私家車泊位中（共 5 412 個車位），有 11.2%（608 個車位）設置了共 697 個由政府提供的電動車充電器及 13 個由政府以外的機構提供的電動車充電器。政府公共充電器的數目從 2018 年底的 782 個增加到 2020 年 6 月底的 973 個，共增加了 191 個公共充電器。</p> <p>政府亦在去年撥款 1.2 億元在 70 個向公眾開放的停車場安裝額外的中速充電器，預計到 2022 年會增加超過 1 000 個公共充電器，令其總數增至約 1 800 個。在 2019-20 年度開始安裝的 169 個中速充電器已於今年 4 月底完成安裝工程，並陸續完成測試工作及開放給公眾使用。此外，我們預計於 2020-21 及 2021-22 年度分別安裝約 570 及 460 個中速充電器。我們會繼續適時向立法會環境事務委員會匯報推動使用電動車的進展，包括在政府停車場安裝額外中速充電器的進度。</p>
3.10. 政府公共泊車位應設立專用充電車位、給予電動車優先使用充電	現時電動私家車佔整體登記私家車約 2%。考慮到政府停車場提供的充電設施（包括政府公眾停車場所提供的充電設

相關意見摘要	政府回應
<p>車位的權利、鼓勵停車場業主和管理處禁止傳統車佔用電動車充電停車位和考慮對違規停車實施罰款及鎖車等罰則。</p>	<p>施) 只屬輔助充電性質 (電動私家車車主應在其居所或辦公地點為其電動車作日常充電；而公共充電設施主要讓車主偶有需要時為補充電力) 的政策，而泊車位資源有限，在充分善用泊車位資源及公平對待電動車及其他車輛使用者的原則下，現時運輸署及政府產業署轄下開放予公眾人士使用的政府停車場的私家車泊車位不論是否已裝有充電器，均開放予所有車輛。雖然如此，運輸署及政府產業署的營辦商會因應停車場的實際使用狀況，在可行情況下安排在裝有充電設施的泊車位上放置交通圓錐筒，以預留相關車位給電動車優先作充電用途使用。而新加裝的電動車充電器在可行的情況下將一般會設於停車場內較不方便的位置如遠離離建築物電梯和出入口的泊車位置，以增加電動車能泊於設有充電器車位的機會。</p>
<p>在路邊提供充電設施</p>	
<p>3.11. 應盡快在適當的路邊停車位提供充電設施。</p>	<p>在路邊設置的停車位主要是滿足短期泊車需求，這些停車位通常會設置停車收費錶，以增加停車位的流通量，供更多的駕駛者使用。考慮到電力供應和空間限制、對附近交通的潛在影響，以及其他駕駛者泊車需求等相關因素，政府須尋找合適的路邊停車位來安裝電動車充電設施。政府已初步選出約 10 個有可能安裝充電設施的地點，並正詳細評估其可行性。政府在確認這些地點適合在路邊安裝充電設施後，會研究就安裝充電設施展開試驗計劃。</p>

相關意見摘要	政府回應
設立公共快速充電站	
3.12. 應興建快速充電站，讓電動車車主在短時間內補充電力。	為了讓電動私家車車主在駕駛途中偶有需要時可快速為其車補充電力，政府已於 2019 年 10 月委聘顧問研究，在全港 18 區為設立公共快速充電站尋找合適選址。待研究完結後，我們會探討發展快速充電站的合適方案。
強制安裝充電設施	
3.13. 應規定電動車車廠或代理售出電動車後興建一定比例的充電設施。	政府在未來幾年首要是透過 20 億元私人屋苑充電基礎設施先導資助計劃協助現有私人住宅樓宇停車場安裝充電基礎設施，並以現行的總樓面面積寬免措施鼓勵新建樓宇的私人停車場配備可為電動車提供充電基礎設施。政府雖暫未有其他計劃強制安裝、營運或使用電動車充電設施，但會繼續監察市場上充電設施的發展情況，適時檢討相關政策及措施。
充電設施標準	
3.14. 應盡快與各有關方面探討，根據電動車的供應、跨境往來等因素，制定香港的充電標準。	現時國際間仍未有統一的電動車充電標準。歐洲主要用國際電工委員會的標準（IEC），北美和日本主要用國際汽車工程師學會的標準（SAE），而國內則用國家標準（GB）。現時本港絕大部份車輛也採用 IEC 標準，IEC 標準的兼容性比較強，一般來說，符合 IEC 標準的充電器可配合配備合適插頭的充電電纜為採用 IEC 標準、SAE 標準或 GB 標準的電動車來進行充電。而就多制式快速充電器而言，為照顧不同充電制式的電動車的需 要，其他國家使用多制式快速充電器的

相關意見摘要	政府回應
	<p>情況仍然普遍。</p> <p>我們會密切留意本地電動車使用及供應情況，以及國際就電動車標準的發展等因素，以決定未來路向。</p>
充電器使用狀態的即時電子資訊	
<p>3.15. 應開發手機應用程式來提供所有公共充電設施的使用狀態和預約充電服務，提升充電設施的使用率及便利程度。</p>	<p>為支援智慧城市發展，政府計劃為政府的電動車公共充電網絡設立智慧系統，功能將包括充電器使用狀態的即時電子資訊、收費系統、充電器泊車位管理設施等，亦會探討加入其他功能（例如預約充電器泊車位）的可行性。</p> <p>市場上亦有私人公司向電動車車主在其車位安裝充電設施及提供充電服務。有些電動車充電服務供應商更透過手機應用程式為電動車車主提供充電器的狀態及預留充電器的服務。</p>
4. 政府車隊	
<p>4.1. 應審視各部門的運作需要，以電動車取代傳統燃油汽車，牽頭推廣使用電動車。</p>	<p>在配合部門的運作需要和電動車型號在市場上的供應情況下，政府由 2009 年起帶頭採用電動車。截至 2020 年 5 月底，政府車隊有 215 輛不同型號的電動車，主要是中小型房車，佔政府總房車數目 9.0%，較本港電動私家車佔私家車總數的整體比率（2.3%）為高。</p> <p>部門能否使用電動車，主要視乎電動車的技術發展（包括車輛性能、電池耐用程度、充滿電後行走的最長車程等能否配合部門日常運作需要）。現時，電動房</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>車的續航距離普遍已有改善。至於特別用途車輛（如垃圾收集車）、巴士、中型及重型貨車方面，市場上仍未有適合部門運作需要的電動車型號；電動電單車電池性能則仍未如理想。而電動客貨車方面，由於現時只有個別型號可應付行車里數及載重量較低的用途，因此它們只佔政府有關車輛數目約 1.6%。</p> <p>為支持推動更廣泛使用電動車的政策，政府會繼續留意電動車的最新技術發展，並因應市場上是否有合適的型號，以及車輛的表現是否符合部門的運作需要，鼓勵部門以電動車取代需更換的車輛。</p>
5. 電動車電池的回收及處理	
<p>5.1. 應研究及訂立處理電動車廢電池的具體措施。</p>	<p>電動車廢電池的處置受《廢物處置條例》（第 354 章）及附屬的《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》（第 354C 章）所規管。電動車供應商現時均有聘請持牌收集商收集其品牌電動車的廢電池，並在經過適當初步處理（如分類、放電和絕緣）及包裝後，運往日本、韓國或比利時等地的合適處置設施循環再造。現時，本港大部分電動車的車齡仍短，因此電動車退役所產生的廢電池數量不多。隨著電動車發展更為普及，環保署正着手研究如何促進循環再造及妥善處置電動車的電池。除了分析海外經驗，環保署亦與業界及電動車供應商保持密切聯繫，探討適用於本地的方案。</p>

相關意見摘要	政府回應
6. 電動車相關的支援措施	
<p>6.1. 應開辦電動車相關課程，培訓電動車設計、科研及維修等方面的人才。</p>	<p>職業訓練局（職訓局）現時已開辦「新能源汽車」及「汽車混合動力系統」兩個在職培訓課程，培養學員對電動車的結構、操作及處理高壓電的安全步驟的認識。</p> <p>此外，職訓局亦有開辦與汽車維修有關的全日制培訓課程，包括汽車工程高級文憑及職專文憑（汽車科技），兩項課程合共於 2019-20 學年及預計於 2020-21 學年每年提供多於 260 個學額。職訓局已將有關電動車的專業知識，例如設計、運作模式、安全標準及維修技巧等，納入汽車工程高級文憑課程及不同級別與汽車相關的職前課程。職訓局會持續因應電動車相關技術的發展及行業需求，適時更新有關課程內容。</p> <p>此外，機電署現正就培訓電動車維修技工的事宜與業界及職訓局保持緊密聯繫。而職訓局亦正研究為汽車維修技工開辦一項有關維修電動車及混合動力車的基本訓練課程。</p>
<p>6.2. 增加對電動車研發項目的資助，支持電動車的相關技術發展。</p>	<p>「創新及科技基金」（「基金」）下的「夥伴研究計劃」旨在支持私營公司與研發中心、本地大學或其他科研機構合作開展的研發項目，以鼓勵私營公司進行更多研發。在計劃下，私營公司如與「汽車科技研發中心」合作開展研發項目，最高可獲得相等於項目總成本 70% 的資助；如公司投入項目成本 50% 或以上的</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>贊助，公司即可擁有該項目中產生的所有知識產權。此外，符合申請資格的私營公司亦可透過基金下的「投資研發現金回贈計劃」，就其在相關研發項目的開支獲取 40% 的現金回贈。此外，基金下的「公營機構試用計劃」亦資助合資格的機構及公司製作原型/樣板及在公營機構內進行試用，以促進和推動研發成果實踐化和商品化。</p> <p>為推動減碳和綠色科技的研發及應用，政府已於 2020-21 年度撥款二億元，成立「低碳綠色科研基金」，為相關項目提供更充裕、對焦和切合研發項目所需的資助。每個項目的資助額可高達 3,000 萬元，年期可長達 5 年。綠色運輸是其中一個優先研究的主題。政府的目標是於 2020 年 12 月接受首輪申請。</p>
7. 其他意見	
<p>7.1. 應盡早修改法例容許在安全情況下使用電力輔助單車、電動滑板車、風火輪等低碳交通工具。</p>	<p>政府有意更新法例，一方面為電動可移動工具（包括電動個人移動工具、電動輔助單車及電動個人移動輔助工具）制訂妥善的規管架構，另一方面希望日後的法例可容讓規管當局能積極接納可便利個人出行的新科技和創新發明。</p> <p>運輸署參考其他司法管轄區/城市的做法，並考慮到香港人口密集和道路汽車流量高。在研究及建議本港規管電動可移動工具時，須顧及多項因素，包括道路及行人安全、交通環境、道路設計及相關的交通影響，以及電動可移動工具</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>可為使用者帶來的裨益。我們建議電動個人移動工具（包括電動滑板車）和電動輔助單車可在專為駕駛單車而設的單車徑上使用，但不建議在行人路及行車道行駛。而電動個人移動輔助工具（包括電動輪椅），是殘疾人士及長者重要的出行工具。若把該等工具的速度限制於某個水平，建議可以獲准在行人路上使用。</p> <p>運輸署已成立一個跨部門的工作小組，專責檢視及制訂電動可移動工具的規管及技術要求，例如速度管制、安全裝置、使用者年齡限制和技術規格等。為了取得實際運作的經驗，以及了解若干安全要求的成效，運輸署計劃於今年下半年進行實地試驗。視乎實地試驗的評估結果，以及在諮詢各持份者和就電動可移動工具的技術、安全及牌照要求進行內部審議後，運輸署計劃於2021年展開法例修訂工作。</p>
<p>7.2. 應成立電動車辦公室推動電動車相關政策。</p>	<p>環境局/環保署負責制訂推廣使用電動車的 policy，統籌相關政府部門落實各項措施。此安排行之有效，政府未有計劃成立電動車辦公室。</p>